



JET 
MATCH

4Q2024 MARKET REPORT



6ª EDIÇÃO, MAR 2025

COMENTÁRIOS SOBRE A INDÚSTRIA

O grande destaque do quarto trimestre de 2024 foi o crescimento dos estoques de aeronaves à venda. Este movimento foi visto com força no mercado de jatos executivos, mas no segmento de Large&ULR, a história é um pouco diferente. Ainda assim, a indústria da aviação executiva encerrou o ano de 2024 com força - tanto no mercado de novos jatos quanto no de usados.

Um indicador chamou nossa atenção foi a retomada da confiança do mercado - mesmo com o aumento dos estoques. O clima registrado no quarto trimestre foi de alívio com o resultado das eleições norte-americanas e que a nova administração Trump será "pró-negócios, pró-crescimento e pró-oportunidade", de acordo com a IADA. Segundo a organização, "os níveis de estoque continuaram a aumentar no quarto trimestre de 2024, embora lentamente, já que a disponibilidade de aeronaves usadas de anos mais recentes permaneceu reduzida".

Vamos olhar os números no detalhe:

Jatos executivos - todos os segmentos

A alta do número de jatos à venda entre o quarto trimestre de 2023 e o quarto trimestre de 2024 foi de 13,7%. Na comparação entre o terceiro e o quarto trimestres de 2024, vimos um aumento de 4%. Foi registrado um avanço de 14% no número de transações na comparação com o trimestre anterior - um fenômeno já esperado, pois o quarto trimestre é tradicionalmente o mais agitado do ano. No entanto, na comparação com o quarto trimestre de 2023, vimos uma queda de 12,6% no número de negócios fechados.

Uma explicação para esta queda pode ser uma demora para fazer o closing dos negócios: o sistema inteiro para a venda de uma aeronave está sobrecarregado (oficinas, slots, peças e mão de obra estão em alta demanda neste momento). Estes dados provavelmente se tornarão visíveis nos resultados do primeiro trimestre de 2025.

Os preços pedidos se mantiveram praticamente estáveis: um avanço de 0,4% na comparação com o terceiro trimestre de 2024, mas um recuo de 1,7% na comparação com o quarto trimestre de 2023. Já o número de dias no mercado caiu 1,9% na comparação com o quarto trimestre de 2023 e 2,5% contra o terceiro trimestre de 2024.

Large&ULR

O número de jatos do segmento à venda registrou altas mais discretas, de 1,5% na comparação com o terceiro trimestre e de 4,4% na comparação com o quarto trimestre de 2023. Já o número de transações mostra a força do segmento: uma alta de 20% ante o quarto trimestre de 2023 e de 33% contra o terceiro trimestre de 2024. Ou seja: um avanço discreto nos estoques e um crescimento forte no número de negócios.

Os preços pedidos cresceram 3,4% contra o quarto trimestre de 2023 e 5,8% contra o terceiro trimestre de 2024. Já o número de dias no mercado disparou 39% contra o quarto trimestre de 2023 e teve uma alta de 5,2% na comparação com o terceiro trimestre de 2024. Mesmo os prazos mais alongados para fechar um negócio e os preços em alta não seguraram o apetite da demanda por jatos usados.

Vale sempre lembrar que o aumento do número de dias no mercado pode ser resultado justamente de um sistema de oficinas com uma demanda maior por inspeções de pré-compra. Vemos que uma fila para conseguir um slot em todas as oficinas que realizam inspeções. Além disso, quanto mais negócios, maior fica a demanda por peças e mão de obra. A consequência são prazos maiores para fechar um negócio.

Confiança

Uma explicação pode estar ligada à confiança no mercado. O Business Jet Indicator ficou acima do patamar que indica estabilidade pela primeira vez desde o quarto trimestre de 2022. Esta melhora é resultado de uma série de questões, mas vale destacar o otimismo do mercado com o cenário econômico diferente dado pelo novo governo Trump, nos EUA.

“Os resultados da pesquisa e os comentários destacaram o otimismo com as eleições, a relação book-to-bill das fabricantes e a melhora no cenário econômico”, comentou a Bombardier.

De acordo com o Corporate Jet Investor, agentes do mercado já notaram um “Trump bump”: um avanço no número de negócios registrados tanto no final do quarto trimestre de 2024 quanto nestes meses iniciais de 2025. Existe também uma expectativa de que o governo Trump deve retomar benefícios fiscais como o de 100% de bonus depreciation. “Do ponto de vista fiscal, é uma boa notícia”, disse David Hernandez, sócio do escritório de advocacia Vedder Price.

Vale destacar a fala de Steve Friedrich, chief commercial officer da divisão de aeronaves executivas da Embraer: “Estamos em uma Era de Ouro da aviação executiva”. Os motivos são múltiplos: a força da economia global, os lucros corporativos, o acúmulo e a transferência de riqueza e a retenção de novos compradores. “Tudo está alinhado, apesar do fato de que o backlog está crescendo”, acrescenta. “No momento, a demanda é sólida como uma rocha.”

Preocupação

A nota negativa fica com as preocupações sobre as novas tarifas lançadas por Trump. O grande exemplo é a Bombardier, que adiou a publicação do guidance de 2025. “Estou muito decepcionado por não podermos dar o guidance de 2025 hoje”, disse o presidente e CEO da Bombardier, Éric Martel. “À luz da atual ameaça tarifária, não fornecer o guidance é a atitude mais responsável e transparente que podemos tomar.”

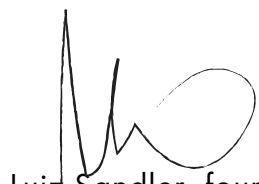
A avaliação da General Aviation Manufacturers Association é que “dada a natureza global do setor de fabricação de aviação, essas tarifas propostas, bem como as possíveis tarifas recíprocas, poderiam ter um enorme impacto com muitas consequências não intencionais no setor”.

Fabricantes

Nesta edição especial do encerramento do ano fiscal de 2024, trouxemos os destaques dos resultados anuais de mais fabricantes: Gulfstream, Bombardier, Dassault, Embraer, Textron, Airbus e Boeing.

Um grande destaque é um comentário feito pela empresa de research Bernstein: “Os backlogs do setor aeroespacial sofreram uma pequena queda em cada um dos últimos quatro trimestres. Embora as empresas tenham enfatizado que a demanda é forte, parece que os clientes podem estar menos dispostos a entrar em uma fila de espera para entregas com prazos superiores a dois anos”. Esse é outro fator que aponta para a força do mercado de usados.

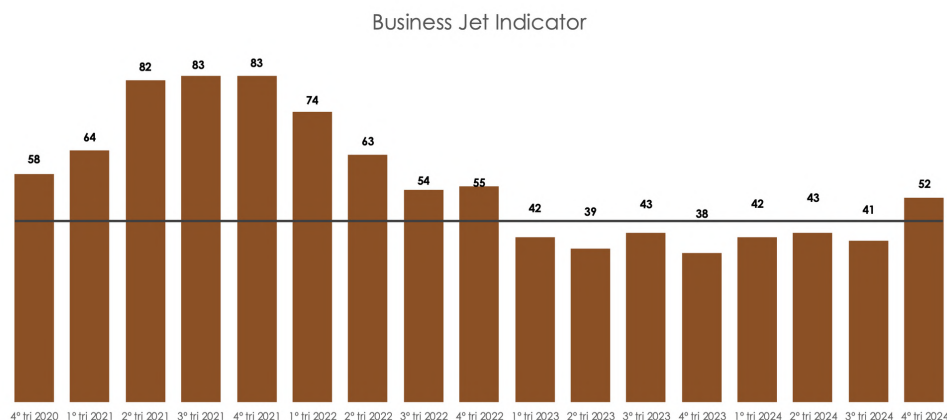
Continuamos de olho no mercado. Conte conosco.



Luiz Sandler, founder

INDICADORES

O Barclays Business Jet Indicator ultrapassou no quarto trimestre de 2024 o limite de estabilidade de 50 pontos pela primeira vez desde 2022.

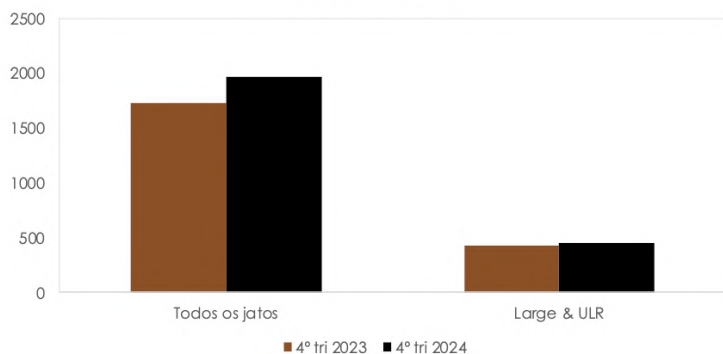


Fonte: Bombardier/Barclays

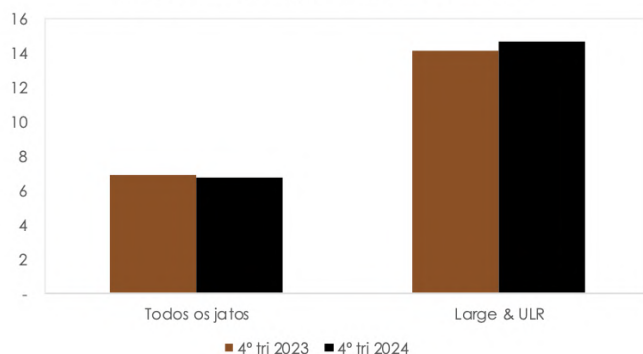
* O Business Jet Indicator é uma medida de confiança do mercado feita por profissionais do setor, reunida por meio de pesquisas regulares com corretores, revendedores, fabricantes, provedores de fractionais, financiadores e outros.

MERCADO SECUNDÁRIO

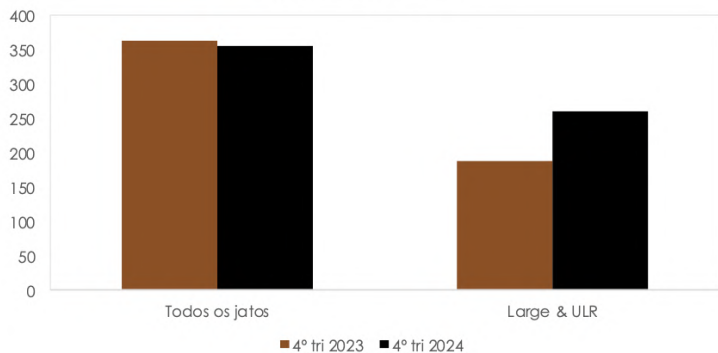
Jatos à venda



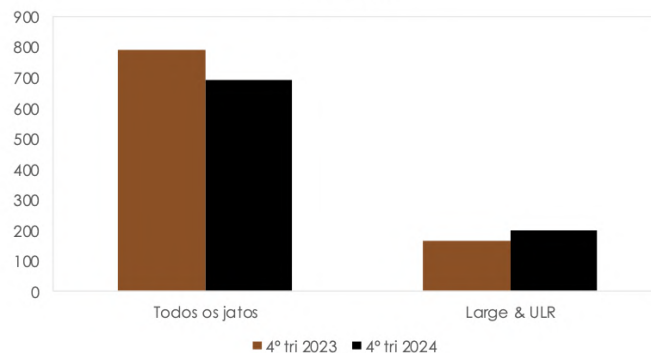
Preços médios pedidos - USD MM



Dias no mercado



Transações



RESULTADOS DE 2024 DAS FABRICANTES

Gulfstream®

General Dynamics (Holding da Gulfstream)

- Lucro líquido: US\$ 3,8 bilhões em 2024, um aumento de 14,1% em relação a 2023
- Receita: US\$ 47,7 bilhões em 2024, um aumento de 12,9% em relação a 2023
- EPS diluído (lucro por ação): US\$ 13,63 em 2024, um aumento de 13,4% em relação a 2023
- Margem operacional de 10,1% em 2024 (contra 10% em 2023)
- Fluxo de caixa livre: US\$ 3,196 bilhões em 2024, ou 84% do lucro líquido (contra US\$ 3,8 bilhões em 2023)
- Book-to-bill da empresa como um todo: 1 para 1 no ano
- Backlog de toda a empresa: US\$ 90,6 bilhões em 2024
- O valor total estimado dos contratos atingiu o recorde de US\$ 144 bilhões
- O guidance de receita para 2025 é de aproximadamente US\$ 50,3 bilhões (+5,4% em relação ao ano anterior) e o EPS é de US\$ 14,75 a US\$ 14,85

Divisão Aeroespacial (inclui Jet Aviation e serviços)

- Novos pedidos: US\$ 3,8 bilhões em 2024 (um aumento de 36,8% em relação a 2023)
- Backlog: US\$ 19,7 bilhões em 2024
- Receitas: US\$ 11,249 bilhões em 2024, um aumento de 30,5% em relação a 2023 (graças ao lançamento do G700)
- Margens operacionais: 13% em 2024 (contra 13,7% em 2023)
- Índice book-to-bill: 1 para 1 no ano

Gulfstream

- Entregas: 136 aeronaves durante o ano, das quais 118 eram aeronaves de cabine grande. (uma alta contra as 111 entregues em 2023)
- A empresa recebeu a certificação G700 e entregou os primeiros 30 jatos. Esse é um nível mais baixo do que o esperado: Durante o terceiro trimestre, as expectativas eram de 42 entregas, e no segundo trimestre, de 50-52 unidades

Gulfstream (continuação)

- A Gulfstream espera entregar 150 aeronaves em 2025 (vs. 136 em 2024) com a certificação G800 no primeiro semestre.
- A empresa de research Bernstein acredita que as entregas do G700 devem aumentar ao longo do ano, enquanto a fabricação do G650 chega ao fim. "A execução e a cadeia de suprimentos serão o foco até 2025"



Bombardier

Bombardier

- Lucro líquido: US\$ 370 milhões em 2024 (-25% em relação a 2023)
- Lucro líquido ajustado: US\$ 547 milhões em 2024 (+31% em relação a 2023)
- Receita: US\$ 8,7 bilhões em 2024 (+8%)
- EPS (lucro por ação) diluído: US\$ 5,16 em 2024 (acima dos US\$ 3,94 em 2023)
- FCF: US\$ 232 milhões em 2024 (abaixo dos US\$ 257 milhões em 2023)
- Backlog: aumento ano a ano para US\$ 14,4 bilhões em 31 de dezembro de 2024.
- Book-to-bill: 1 para 1 no ano
- Entregas: 146 aeronaves, abaixo do guidance de 150 a 155 unidades para 2024, principalmente devido a problemas na cadeia de suprimentos. Em 2023, a empresa entregou 138 unidades
- A Bombardier entregou 73 Globals e 73 Challenger 3500s e 650s no ano passado. Isso representa dois Globals a menos em relação a 2023, mas um salto de 10 aeronaves em Challengers
- Guidance: "À luz do cenário em rápida evolução decorrente das ordens executivas de 1º de fevereiro de 2025 assinadas pelo presidente dos Estados Unidos em relação a novas tarifas, a Bombardier optou por adiar o fornecimento de guidance e objetivos para 2025"
- A empresa destacou que espera que o Global 8000, a evolução do Global 7500, entre em serviço em 2025



Dassault

- Vendas líquidas ajustadas (receita): € 6,2 bilhões em 2024 (acima dos € 4,8 bilhões em 2023)
- Lucro líquido ajustado: € 1 bilhão em 2024 (acima dos € 886 milhões em 2023)
- Margem líquida ajustada: 17% das vendas líquidas em 2024 (abaixo dos 18,5% das vendas líquidas)
- Lucro por ação: € 13,46 por ação em 2024 (acima dos € 10,95 por ação em 2023)
- Backlog: € 43,2 bilhões em 2024 (acima dos € 38,5 bilhões em 2023)
- Índice book-to-bill: 1 para 1,74 para 2024
- Guidance: A empresa prevê um aumento nas vendas líquidas em comparação com 2024, na faixa de € 6,5 bilhões, incluindo entregas de 40 Falcon e 25 Rafale
- A empresa destacou: "Esse guidance para 2025 exclui qualquer impacto da possível implementação de novas tarifas nos Estados Unidos e possíveis contramedidas europeias"

Falcon

- Novos pedidos: Em 2024, foram registrados 26 pedidos da Falcon, em comparação com 23 em 2023. A empresa recebeu € 2,5 bilhões em novos pedidos, contra € 1,7 bilhão em 2023. O aumento se deve principalmente ao número de aeronaves encomendadas e a um mix de produtos favorável.
- Falcon Vendas líquidas ajustadas consolidadas: € 2,2 bilhões em 2024 (acima do € 1,8 bilhão em 2023)
- Entregas: 31 Falcon foram entregues em 2024, em comparação com o guidance de 35, versus 26 entregas em 2023.
- Backlog do Falcon: € 5 bilhões (acima dos € 4,6 bilhões em 2023)

Destaques

- CEO Éric Trappier: "Em 2024, o contexto internacional foi ainda marcado pela guerra às portas da Europa e pelas tensões internacionais. A inflação em 2024 confirmou a queda que começou em 2023. A situação doméstica na França foi impactada pela instabilidade política, com quatro governos diferentes em 2024, o que pesou sobre os atores econômicos do país; os aumentos nos encargos obrigatórios aprovados no início de 2025 terão impacto no resultado das empresas. A chegada do novo presidente dos Estados Unidos terá impacto sobre a política econômica e de defesa da Europa"



Embraer

- Lucro líquido: US\$ 352,5 milhões em 2024 (acima dos US\$ 164 milhões em 2023)
- Lucro por ADS: US\$ 1,9194 em 2024 contra US\$ 0,8930 em 2023
- Receitas: US\$ 6,395 bilhões em 2024, o nível mais alto de todos os tempos (+21% em relação ao ano anterior e no limite superior do guidance)
- Fluxo de caixa livre ajustado excluindo EVE (FCF): US\$ 675,6 milhões em 2024
- Backlog: US\$ 26,3 bilhões no quarto trimestre de 2024 - o maior já registrado pela empresa em sua história, mais de 40% maior em relação ao ano anterior
- Guidance para 2025: Entregas da Aviação Executiva entre 145 e 155 aeronaves. Receita total da empresa na faixa de US\$ 7,0 a US\$ 7,5 bilhões, margem EBIT ajustada entre 7,5% e 8,3% e fluxo de caixa livre ajustado de US\$ 200 milhões ou mais no ano

Aviação Executiva

- Receitas: US\$ 626 milhões, 4% maior em relação ao ano anterior
- Entregas: 130 (75 jatos leves e 55 jatos médios). Isso representa um aumento em relação às 115 unidades entregues em 2023 e foi um resultado em linha com o guidance de 125-135 para 2024
- Backlog: US\$ 7,4 bilhões, a mais alta de todos os tempos, foi apoiada por um contrato histórico com a Flexjet

Destaques

- De acordo com o BTG Pactual: "A aviação executiva está em um patamar totalmente novo: Após o recém-anunciado acordo com a Flexjet, a Embraer garantiu pedidos até 2028 e espera manter um crescimento anual de dois dígitos nesse segmento, apoiado pela forte demanda. A empresa vê espaço para atingir mais de 170 entregas anuais até 2028. O acordo com a Flexjet foi fechado em condições favoráveis (calculamos um preço médio de ~US\$ 17 milhões por aeronave e margens próximas aos níveis da divisão), com entregas programadas para 2026-2030, mas mais inclinadas para os últimos anos. Com os contratos recentes, a Embraer garantiu volumes e lucratividade para esse segmento até o final da década".

TEXTRON

Textron

- Lucro líquido: US\$ 825 milhões em 2024 (queda de 11% em relação ao ano fiscal de 2023)
- Receitas: US\$ 13,7 bilhões em 2024 (estável em relação ao ano fiscal de 2023)
- EPS ajustado para o ano inteiro de US\$ 5,48, abaixo dos US\$ 5,59 em 2023
- Guidance: receitas de aproximadamente US\$ 14,7 bilhões em 2025, acima dos US\$ 13,7 bilhões em 2024

Textron Aviation

- Em 2024, a empresa entregou 151 jatos, 70 Caravans, 13 SkyCouriers, 44 King Airs, 10 treinadores T-6 e 281 aeronaves com motor a pistão. Esses números refletiram um declínio em relação aos 168 jatos, 79 Caravans, 18 SkyCouriers, 56 King Airs, 13 treinadores T-6 e 297 aeronaves com motor a pistão entregues em 2023
- Receitas: US\$ 5,3 bilhões em 2024
- O lucro do segmento no ano inteiro totalizou US\$ 556 milhões, em comparação com US\$ 649 milhões no ano anterior
- Backlog: US\$ 7,8 bilhões no final do ano de 2024, um aumento de US\$ 676 milhões em relação ao final do ano de 2023

Destaques

- De acordo com a AIN: A Textron Aviation passou por um ano de 2024 desafiador, marcado por uma greve trabalhista e subseqüentes interrupções na produção, mas a empresa concluiu o ano com um impulso positivo e forte demanda em todo o seu portfólio
- O presidente e CEO da Textron Inc., Scott Donnelly, falou sobre os desafios e as conquistas de 2024 durante a chamada de resultados da empresa. "Os resultados de 2024 foram afetados pela paralisação do trabalho na Aviation e por mercados finais difíceis em nosso segmento industrial", disse Donnelly. "Embora a greve tenha sido lamentável, aproveitamos a oportunidade para melhorar significativamente nosso fluxo de peças para a linha de produção, o que esperamos que reduza nosso trabalho externo e melhore a eficiência daqui para frente"
- A Textron Aviation continuou a avançar em suas ofertas de produtos em 2024, com destaque para o lançamento das atualizações da plataforma Gen3 para as aeronaves M2, CJ3 e CJ4, que incluem o Garmin Autoland e outros aprimoramentos

AIRBUS

Airbus

- Lucro líquido: € 4,23 bilhões em 2024
- Receitas: € 69,2 bilhões em 2024 (aumento de 6% em relação aos € 65,4 bilhões no ano fiscal de 2023)
- Lucro por ação: € 5,36 em 2024 (aumento de 12% em relação a 2023)
- Fluxo de caixa livre ajustado (FCF): € 4,5 bilhões em 2024
- Backlog: € 629 bilhões no final de 2024 (final do ano de 2023: € 554 bilhões)
- Guidance: Cerca de 820 entregas de aeronaves comerciais; EBIT ajustado de cerca de € 7,0 bilhões

Aviação Comercial

- Receitas: € 2,26 bilhões em 2024 (+72% em relação ao ano fiscal de 2023)
- Entregas: 766 em 2024 (vs. 735 no ano fiscal de 2023)

Airbus Corporate Jets

- De acordo com a equipe da Airbus Corporate Jets (ACJ), a unidade de negócios teve um ano recorde com 11 jatos encomendados em 2024
- De acordo com a GAMA, a ACJ entregou 5 jatos em 2024
- O crescimento foi impulsionado pelo Oriente Médio, e a divisão está otimista com o bom momento vindo do Oriente Médio e da Ásia
- Vale mencionar que a frota da Airbus Corporate Jets é de cerca de 210 unidades. Metade dela pertence a governos, 25% a corporações e 25% a indivíduos ultra high net worth



Boeing

- Prejuízo líquido ajustado: US\$ 11,8 bilhões em 2024 (acima dos - US\$ 2,2 bilhões em 2023)
- Receitas: US\$ 66,5 bilhões em 2024 (abaixo dos US\$ 77,8 bilhões em 2023)
- Prejuízo de lucro líquido por ADS: US\$ 18,3 em 2024 (acima dos - US\$ 3,67 em 2023)
- Entregas: 348 aviões comerciais em 2024 e registrou 279 pedidos no mesmo período

Aviação Comercial

- Entregas: 348 unidades em 2024 (abaixo das 528 em 2023)
- Receitas: US\$ 22,8 bilhões em 2024 (-33% em relação aos US\$ 33,9 bilhões em 2023)
- Prejuízo da operação: US\$ 7,9 bilhões (acima dos - US\$ 1,6 bilhão em 2023)

Boeing Business Jets

- Entregas: De acordo com a GAMA, a BBJ entregou 2 jatos em 2024

Destaques

- De acordo com a CNBC, os resultados da Boeing foram afetados por uma greve de maquinistas de quase dois meses que paralisou o trabalho na maioria de suas aeronaves e aumentou os atrasos de entrega aos clientes, que pagam pela maior parte de seus aviões quando são recebidos. A empresa registrou lucro pela última vez em 2018
- "O prejuízo anual da empresa totalizou US\$ 11,83 bilhões, o maior desde 2020, quando estava lutando contra o encalhe de seu avião mais vendido, o 737 Max, após dois acidentes fatais e a pandemia de Covid-19"